ESTIMATES

Transportation Safety Board of Canada

2002-2003
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

(1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are tabled in the spring and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

(2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2002

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: http://publications.pwgsc.gc.ca
Catalogue No. BT31-2/2003-III-73

ISBN 0-660-61827-3

102-05174/

Transportation Safety Board of Canada

2002-2003 Estimates

A Report on Plans and Priorities

Charles Simpson
Interim Chairperson
Transportation Safety Board of Canada

Stéphane Dion
President
Queen's Privy Council for Canada

Table of Contents

Section I: **Chairperson's Message** 1

Management Representation 2

Section II: **Raison d'être** 3

Section III: **Plans and Priorities** 5

III.1 - Strategic Outcome 5
III.2 - Priorities 5
III.3 - Plans 7
III.4 - Challenges and Risks 9

Section IV: **Organization** 13

Departmental Planned Spending 14
Net Cost of Program for the Estimates Year 14
Additional Information 15

Section I: Chairperson's Message

Since its creation over eleven years ago, the Transportation Safety Board of Canada (TSB) has established a solid reputation, nationally and internationally, as a technically skilled and professional investigative organization. The TSB is one of only a few multimodal investigation agencies in the world, and it pursues its mandate within a framework of independence which makes it a global leader in that regard.

The TSB is committed to continuously enhancing its value to Canadians and to the world of transportation safety. The federal government's commitment to becoming more citizen-focused, values-driven, results-oriented and dedicated to responsible spending will form the basis for ongoing improvements.

This report portrays an organization fully engaged in the early stages of a major transition. Two essential prerequisites to future success are a strong resource management structure and an acute sense of Canadians' expectations of this agency and views on its current performance. For fiscal year 2002-2003, the focal points for the TSB's activities will be the development of a strategic planning and business management framework that is functional and clearly articulated and a stakeholder review and needs analysis. Achieving these fundamental activities will place considerable demand on an organization that is already challenged by contending with several thousand accidents and incidents every year.

The Transportation Safety Board reflects upon its achievements with great professional satisfaction and looks forward to the future with determination and resolve.

MANAGEMENT REPRESENTATION

Report on Plans and Priorities 2002-2003

I submit, for tabling in Parliament, the 2002-2003 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Transportation Safety Board of Canada.

To the best of my knowledge the information in this document:

- Accurately portrays the organization's plans and priorities.
- Is consistent with the reporting principles contained in the *Guide to the Preparation of the 2002-2003 Report on Plans and Priorities.*
- Is comprehensive and accurate.
- Is based on sound underlying departmental information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the RPP production.

The Planning, Reporting and Accountability Structure (PRAS) on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

David Simmonds
Executive Director

4 February 2002
Date

Section II: Raison d'être

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). It operates at arm's length from other government departments and agencies such as Transport Canada, the Canadian Transportation Agency and the National Energy Board to ensure that there are no real or perceived conflicts of interest. Under the legislation, the TSB's only object is the advancement of transportation safety in the federally regulated elements of the marine, rail, pipeline, and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, when necessary, public inquiries into transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies which in turn may result in recommendations designed to improve safety and reduce or eliminate risks to people, to property and to the environment. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

The jurisdiction of the TSB includes all transportation occurrences in or over Canada. The Board may also represent Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving Canadian registered, licensed, or manufactured ships, railway rolling stock, or aircraft. In addition, the Board carries out some of Canada's obligations related to transportation safety at the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or pipeline. It also includes any hazard that could, in the Board's judgement, induce an accident or incident if left unattended.

Section III: Plans and Priorities

III.1 - Strategic Outcome

The TSB is committed to providing Canadians with advancements in transportation safety through independent, objective and timely investigations and resulting analyses of safety failures in the federally regulated transportation system. The TSB's success will be demonstrated by:

- Increased and justified public confidence in the safety of the transportation system
- Timely implementation of appropriate safety actions
- Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of government, industry and the public
- Increased level of safety through the reduction of risk
- Effective organizational performance.

III.2 - Priorities

The TSB's last two Departmental Performance Reports stated that the TSB generally achieved its published objectives as defined in earlier Reports on Plans and Priorities and was successful in fulfilling its mandate. Indeed, confidence in the mandate and overall performance of the organization seems to be well established amongst Canadians. However, the reports also identified some areas where the TSB did not fully achieve the objectives. For example, the established service standard for investigation report timeliness was not met. Observations were made to the effect that Canadians did not fully understand the TSB's role in advancing transportation safety. Attempts at establishing a performance measurement framework with solid performance indicators have not yet yielded the desired results.

After a few years of effort yielding mixed results, the TSB senior management determined that a different approach was required. Over the past few months, the TSB undertook a comprehensive strategic planning process with participation of a broad cross-section of departmental employees. An examination of the internal and external environment provided support to this planning process by identifying issues that must be resolved to maximize the potential for achieving the strategic outcome. These issues were used to elaborate the following strategies that provide the basic sense of direction for the activities of the TSB during the 2002 to 2005 planning period (see the TSB web site at www.tsb.gc.ca for the complete strategic plan):

1. Improve the efficiency and effectiveness of TSB products in terms of timeliness and quality.
    - The TSB will ensure that its products are developed in a manner that maximizes their potential to advance transportation safety and meets the needs of clients and the system as a whole.

2. Focus on the identification and communication of safety deficiencies in the marine, rail, pipeline and air transportation systems.
    - The TSB shall strike a balance in its effort and allocation of resources between investigating transportation occurrences for the identification and communication of safety deficiencies and managing effectively in a federal public service context.

3. Improve organizational effectiveness in terms of leadership in the conduct of TSB activities and ensuring that the organization is properly resourced.
    - Create a working environment which is properly managed and resourced and which fosters the continual improvement of the individual and the organization.

4. Optimize the use of alliances, partnerships and linkages to advance our mission.
    - To benefit from the efficiencies and economies accrued by the pooling of resources and expertise, the TSB will broaden and strengthen its strategic relationships with organizations within, and outside of, the federal government.

5. Enhance the national and international reputation of the TSB as an authoritative and independent resource in the area of transportation safety.
    - The TSB will position itself to be viewed with confidence by the public, industry and other departments, and thus enhance its ability to have a positive impact on transportation safety.

From these strategies, a list of essential activities has been derived. Although these activities are critically important to the TSB's longer term performance, they cannot all be addressed within one year. For fiscal year 2002-2003 the priorities for new activity are:

- surveying client needs and adjusting program delivery as a consequence, and
- implementing modern comptrollership.

These priorities are very broad because they are extracted from a work in progress as opposed to the outputs of a fully established formal planning process. The TSB is currently going through a transitional period aimed at renewing its internal planning processes and fully integrating them with the government's annual planning and reporting cycle. Over the coming year internal processes will mature and will result in a more detailed set of priorities for the next planning cycle.

III.3 - Plans

After defining the priorities listed above, the TSB undertook the development of a detailed business plan that will serve as the foundation to guide the activities and resource allocation decisions for the coming year. The complete business plan will be available shortly on the TSB web site at www.tsb.gc.ca.

In the coming year, the focus will be placed on review and analysis activities, as well as the planning and implementation of change in order to better position the organization to fulfill its mandate in a sustainable manner over the long term. This may involve a temporary diminishment or curtailment of certain ongoing activities to free-up resources that can be applied to the achievement of corporate priorities. It is therefore anticipated that the more visible outputs of the TSB, such as investigations, reports and publications will not increase and may, in some instances, decrease. A minimum of two years will be required to plan and implement changes before any significant benefits are realized. Throughout this period of change, the TSB will ensure that a high level of quality is maintained in its work and that proper attention is placed on other important issues such as occupational health and safety, employment equity and official languages.

Surveying Client Needs and Adjusting Program Delivery (linked to strategies 1, 4 and 5)

During the planning period a number of activities will be undertaken to engage TSB stakeholders in a consultative process. This consultation will provide the TSB with a broader assessment of how successfully it is achieving its mandate and how it is viewed from the outside. It will also aim at clearly identifying the stakeholders' needs and expectations. The results of the consultation process will then be used, along with other information, in the review of departmental operational processes and outputs. TSB outputs will be adjusted in order to better respond to the needs of stakeholders. Operational processes relating to the investigation of transportation occurrences, the identification of safety deficiencies, quality assurance and the management of information will also be modified where appropriate. This will include exploring organizational changes, alternate service delivery options, strategic partnerships and staff training requirements. Work will also be undertaken on the Government On-Line initiative in order to improve accessibility to the TSB's transportation occurrence data.

This more systematic approach has been identified as the best option for the TSB. Over the past few years a number of isolated initiatives have been implemented with limited impact. In the eleven-year existence of the TSB there has never been a comprehensive assessment of stakeholder view points vis-a-vis its outputs. Management has relied to a large extent on anecdotal evidence and informal feedback to guide its decisions. It is therefore appropriate to undertake such a process in order to focus the resources and priorities of the organization for the years to come.

Key milestones for the TSB will be: the completion of the stakeholder consultation process and the establishment of a revised list of outputs by late 2002; the review of operational processes and development of an action plan; and the implementation of changes starting in the 2003-2004 fiscal year. Results and the achievement of outcomes will be measured through a structured performance management framework and ongoing stakeholder consultation process starting in 2004-2005.

Resources dedicated to these priorities are expected to total $400,000 and 3 full-time equivalents of staff involvement over this planning period.

Implementing Modern Comptrollership (linked to strategies 2 and 3)

In 2000, the TSB completed an assessment of its comptrollership capacity. This assessment was recently updated. The assessment report is available on the TSB web site at www.tsb.gc.ca. The assessment identified a number of areas of the management framework in need of improvement in order to achieve a state of modern comptrollership. The management team immediately recognized the importance and the benefits of such improvements and undertook specific initiatives, such as: strategic planning; a review of governance; a review of delegations; and the implementation of a more inclusive approach to management and decision making. A detailed modern comptrollership action plan is currently being developed and will be implemented over the next two years. The implementation of Human Resources modernization initiatives will also take place in parallel.

One of the most significant gaps in the TSB's management framework is the lack of a robust resource management framework. As a first step, a business plan that facilitates short-term (2002-2003) and ongoing resource allocation is currently being finalized. Secondly, a formal planning, budgeting and reporting process that conforms to the government-wide cycle will be implemented in time for the planning of the 2003-2004 fiscal year. This process will integrate all departmental planning and reporting activities (HR, budgets, capital assets, information technology, information management, training, and operational) in a cohesive manner.

The TSB's ability to effect substantial change has been hampered in large part by resource constraints and the absence of a formal resource management framework. The recent commitment to renewal activity will only place more pressures on available resources in the short term. However, implementation of modern comptrollership will provide the required framework to more effectively manage the TSB's limited resources. The elaboration of a long term vision for the organization, combined with the adjustment of its outputs and operational processes, will provide the essential elements required to assess the adequacy of the current resource base to fulfill the TSB's legislated mandate.

The TSB will then be much better positioned to discuss outstanding resource pressures with the Treasury Board Secretariat and find practical solutions to ensure the program's integrity.

Resources dedicated to these priorities are expected to total $350,000 and 3 full-time equivalents of staff involvement over this planning period.

III.4 - Challenges and Risks

The TSB operates within the context of the very large and complex Canadian transportation system (see Transport Canada Internet site at www.tc.gc.ca for details). This system is very dynamic and in a constant state of change, resulting in particular challenges for the TSB.

Public Interest in Transportation Safety

Transportation safety has always been a matter of public concern in Canada. This is largely due to the essential social and economic role that the transportation system plays in this country. New information demands have evolved in the aftermath of such accidents as the crash of Swissair Flight 111 (SR 111) near Peggy's Cove, Nova Scotia, the April 2001 Via Rail train derailment in Stewiacke, Nova Scotia, the sinking of the "TRUE NORTH II" small passenger vessel near Tobermory, Ontario, and the February 2001 explosion of a gas pipeline compressor station in Quebec's Eastern Townships. News media expect real-time, round-the-clock, on-site coverage. The expectations of the next-of-kin for support from the investigating agencies have also increased. They have an enormous thirst for up-to-date factual information; most wish to follow closely the progress of the investigation. Given the loss they have suffered, great care must be exercised in communicating with them. The TSB also faces increasing demands for occurrence data from regulators, as well as for information through the Access to Information program, especially given the increasing trend toward litigation resulting from transportation accidents. Satisfying these evolving needs within existing resource levels is proving to be a major challenge.

Government Policy and Industry Environment

In recent years, partly as a result of government initiatives and partly in response to commercial imperatives, various changes have occurred that may influence transportation safety. Among the changes are the privatization of Crown corporations, the commercialization of many Transport Canada operations, in all modes, and the increasing consolidation and globalization of companies. The highly competitive environment in all elements of the transportation industry and the demands by the public and shippers for an almost accident-free transportation system are also significant considerations.

Impact of Technology on Transportation

Over the last 10 years, the rate of technological change in the transportation industry has been very rapid. This is largely due to significant advances in computer and electronics technology, the development of new materials, and their application to the transportation industry. These advances affect all modes of transportation, and while many of them enable investigators to perform their work more effectively, they also make the job of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized. The increased reliance on automation poses particular problems for analysing failures at the human-machine interface.

Level of Activity

More than 3000 transportation occurrences are reported each year in accordance with federal reporting requirements. The TSB bases its decision to investigate on its Occurrence Classification Policy (see TSB Internet site at www.tsb.gc.ca for details) using a comprehensive risk management process aimed at evaluating the consequences of operational decisions. However, whether or not the TSB decides to investigate, agency resources are required to make that determination and to maintain a national database of transportation accidents and incidents. The prime criterion for deciding to investigate is whether an investigation is likely to lead to a reduction in risk to persons, property or the environment. Due to limited resources, the TSB does not investigate some accidents less likely to result in safety actions, even when they involve fatalities. This has resulted in some adverse public reaction, and the TSB has come under increased public scrutiny. The TSB is also carrying a backlog of investigations in progress. Approximately 170 investigations are currently in progress, of which close to half are more than one year old. The management of this backlog, combined with the sustained uptake of new cases, presents an ongoing challenge due to the limited resources available.

Swissair Flight 111 (SR 111) Accident Investigation

The crash of SR 111 near Peggy's Cove, 2 September 1998, severely tested the resources of the TSB. This is the most complex transportation accident investigation in Canadian history, requiring the mobilization of the majority of the TSB resources thereby creating backlogs in other work. Ongoing efforts to complete this investigation continue to consume considerable TSB time and effort, consuming time and human resources that could otherwise be applied to effecting improvement in some backlogged areas.

Human Resources

A key risk for the TSB in delivering on its priorities is related to its workforce. The TSB has already seen a significant turn-over within its management team and investigation staff. More staff departures are foreseen in the next few years as additional employees and

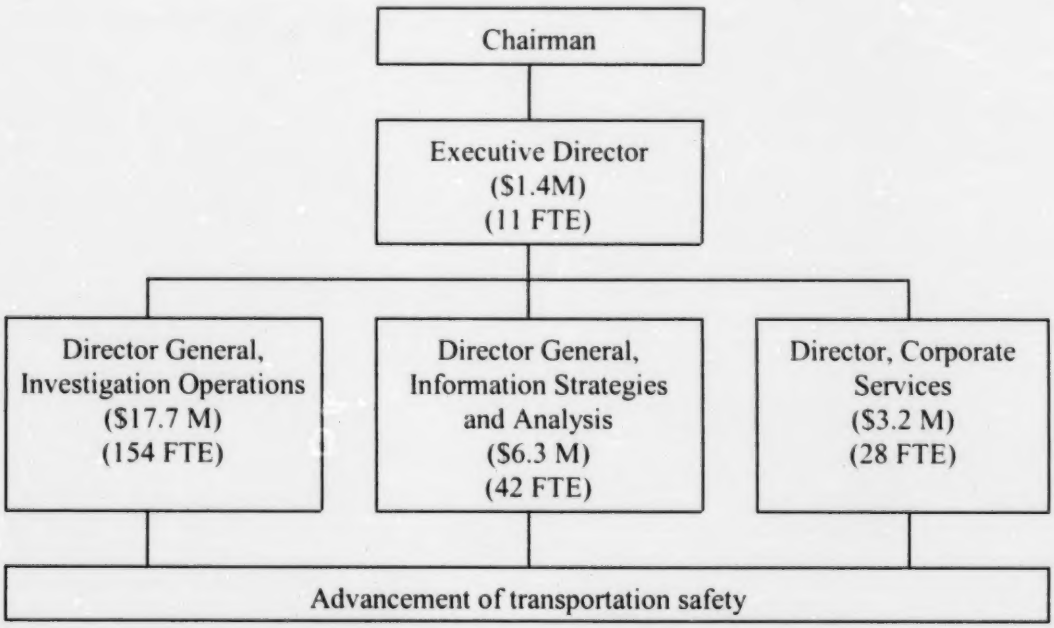
managers retire. This will leave the TSB with a significant loss of corporate memory and of well experienced staff in many facets of the operations. It is therefore imperative that the business plan be implemented very quickly so that the knowledge and expertise of these staff members can be utilized before they leave the TSB. In addition, succession planning measures need to be taken so that service delivery is not hampered by gaps left behind by these staff members.

Management is aware of a level of frustration and impatience amongst employees in light of the growing resource pressures with no apparent relief in sight. If these sentiments are left unaddressed, the TSB could be faced with employee retention and morale problems that could detract attention and resources from the corporate priorities. Over the coming year TSB management will closely monitor this situation and will use the results of the upcoming Public Service employee survey to plan and implement specific measures to improve employee job satisfaction.

Section IV: Organization

The TSB's Planning, Reporting and Accountability Structure identifies a single business line: the advancement of transportation safety. The business line objective is to advance transportation safety by the independent investigation, analysis, study, and public reporting of transportation accidents, incidents or hazardous situations/conditions involving the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or pipeline in the federally regulated elements of Canada's air, marine, rail and pipeline transportation systems for the purposes of: making findings as to their causes and contributing factors, identifying safety deficiencies and, making safety recommendations designed to eliminate or reduce those transportation safety deficiencies identified.

The Chairman, assisted by the Executive Director and three senior managers, is responsible for all activities associated with this business line.



Departmental Planned Spending

(thousands of dollars)	Forecast Spending 2001-2002*	**Planned Spending 2002-2003**	Planned Spending 2003-2004	Planned Spending 2004-2005
Budgetary Main Estimates (gross)	24,121	**24,766**	24,803	24,803
Adjustments **	7,088	**1,000**	1,000	1,000
Net Planned Spending	31,209	**25,766**	25,803	25,803
Plus: Cost of services received without charge	3,015	**2,824**	2,824	2,824
Net Cost of Program	34,224	**28,590**	28,627	28,627
Full-Time Equivalents	230	**235**	235	235

*: Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year and includes incremental costs of $3,244,000 for the investigation of the Swissair flight 111 accident.

**: Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Main Estimates, and include transfers from Treasury Board Votes and Supplementary Estimates.

Net Cost of Program for the Estimates Year

(thousands of dollars)	**Total**
Net Planned Spending	25,766
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	1,556
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	1,221
Workers' compensation coverage provided by Human Resources Development Canada	27
Audit services provided by the Office of the Auditor General	20
	2,824
2002-2003 Net Cost of Program	28,590

Additional Information

Additional information about the Transportation Safety Board of Canada and its activities is available on the TSB's Internet site at www.tsb.gc.ca or by contacting us at:

Transportation Safety Board of Canada
200 Promenade du Portage
4th Floor
Hull, Quebec
K1A 1K8

telephone: (819) 994-3741

facsimile: (819) 997-2239

BUDGET DES DÉPENSES

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
2002-2003

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont déposés au printemps, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2002

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : http://publications.tpsgc.gc.ca

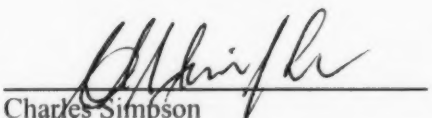
No. de catalogue BT31-2/2003-III-73

ISBN 0-660-61827-3

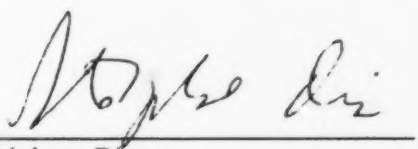
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
2002-2003

Un rapport sur les plans et les priorités



Charles Simpson
Président intérimaire
Bureau de la sécurité des transports du Canada



Stéphane Dion
Président
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Table des matières

Section I : **Mot du président** 1

Déclaration de la direction 2

Section II : **Raison d'être** 3

Section III : **Plans et priorités** 5

III.1 - Résultat stratégique 5
III.2 - Priorités 5
III.3 - Plans 7
III.4 - Défis et risques 9

Section IV : **Organisation** 13

Dépenses prévues de l'organisme 14
Coût net du programme pour l'année budgétaire 14
Autres renseignements 15

Section I : Mot du président

Depuis sa création il y a un peu plus de onze ans, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) s'est bâti une solide réputation, au point de vue national et international, en tant qu'organisme d'enquête professionnel et expérimenté. Le BST est l'un des rares organismes d'enquête multi-modal dans le monde. Il s'acquitte de sa mission dans un cadre d'indépendance, ce qui en fait un leader mondial à cet égard.

Le BST vise à améliorer sans cesse sa valeur aux yeux des Canadiens et de la communauté de la sécurité des transports. Pour ce faire, le BST se fonde sur l'engagement du gouvernement fédéral de se concentrer sur les citoyens, d'être guidé par des valeurs, de mettre l'accent sur les résultats et de gérer les dépenses de façon judicieuse.

Le présent rapport fait état d'un organisme pleinement engagé dans les premières étapes d'une transition importante. Deux éléments sont essentiels pour assurer le succès du BST dans l'avenir : un cadre de gestion des ressources solide et un sens aigu du rendement actuel de l'organisme et des attentes des Canadiens face à ce dernier. Au cours de l'année financière 2002-2003, le BST se concentrera sur l'établissement d'un cadre fonctionnel et clairement articulé de planification stratégique et de gestion opérationnelle, ainsi que sur l'analyse des besoins des clients. Pour accomplir ces activités fondamentales, l'organisme sera appelé à accomplir beaucoup de travail même s'il est déjà mis à l'épreuve par plusieurs milliers d'accidents et d'incidents signalés chaque année.

Le Bureau de la sécurité des transports est très satisfait de ses résultats et jette un regard sur l'avenir avec détermination et résolution.

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Rapport sur les plans et les priorités de 2002-2003

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et les priorités de 2002-2003 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

À ma connaissance, les renseignements contenus dans ce rapport :

- décrivent fidèlement les plans et les priorités de l'organisme;
- sont conformes aux principes de présentation énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités 2002-2003*;
- sont complets et exacts;
- sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion ministériels.

Je suis satisfait des méthodes et des procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé la Structure de planification, de rapport et de responsabilisation (SPRR) sur laquelle s'appuie le présent document et qui sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

David Simmons

Directeur exécutif

le 14 février 2002

Date

Section II : Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports).* Le BST est un organisme indépendant des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, l'Office national des transports du Canada et l'Office national de l'énergie afin d'assurer qu'il n'y ait aucun conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline, de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et d'identifier les manquements à la sécurité qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport au Canada. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur les accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident, si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

Section III : Plans et priorités

III.1 - Résultat stratégique

Le BST s'engage à promouvoir la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes et d'analyses indépendantes, impartiales et en temps opportun des manquements à la sécurité dans le réseau des transports réglementé par le gouvernement fédéral. Le succès du BST sera démontré par :

- l'accroissement et la justification de la confiance du public dans la sécurité du réseau des transports;
- la mise en œuvre opportune de mesures de sécurité pertinentes;
- l'accroissement de la sensibilisation aux questions de sécurité et le renforcement de la culture de sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public;
- le niveau de sécurité amélioré grâce à une réduction des risques;
- un rendement organisationnel efficace.

III.2 - Priorités

Les deux derniers rapports sur le rendement du BST indiquent que ce dernier a généralement atteint ses objectifs publiés comme décrits dans les rapports sur les plans et les priorités précédents et a réussi à s'acquitter de sa mission. En effet, les Canadiens semblent avoir confiance dans la mission et le rendement global de l'organisme. Toutefois, les rapports font également état de certains secteurs pour lesquels le BST n'a pas pleinement atteint ses objectifs. Par exemple, le niveau de service établi pour la publication opportune des rapports d'enquête n'a pas été atteint. On a noté que les Canadiens ne comprennent pas entièrement le rôle du BST en ce qui a trait à la promotion de la sécurité des transports. Les efforts visant à établir un cadre de mesure du rendement avec des indicateurs de rendement solides n'ont pas encore donné les résultats escomptés.

Après quelques années d'efforts donnant des résultats variés, la haute gestion du BST a déterminé qu'une nouvelle approche s'avérait nécessaire. Au cours des quelques derniers mois, le BST a entrepris un processus exhaustif de planification stratégique avec la participation d'un échantillon d'employés très vaste. Un examen de l'environnement interne et externe a servi à appuyer ce processus de planification grâce à l'identification des questions qui doivent être résolues afin qu'il soit de plus en plus possible d'atteindre les résultats stratégiques. Ces questions ont été utilisées dans l'élaboration des stratégies suivantes qui donnent un sens de direction aux activités du BST pendant la période de planification de 2002 à 2005 (voir le site web du BST au www.bst.gc.ca pour le plan stratégique complet) :

1. Améliorer l'efficacité et l'efficience des produits du BST sur le plan de la rapidité et de la qualité.
    - Le BST s'assurera que l'élaboration de ses produits s'appuiera sur des principes qui viseront à améliorer la sécurité des transports et à répondre aux besoins des clients et du réseau en général.

2. Se concentrer sur la constatation et la communication des manquements à la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.
    - Le BST doit trouver un juste équilibre entre les efforts et les ressources affectés d'une part aux enquêtes sur les accidents de transport (permettant de constater et de communiquer les manquements à la sécurité) et d'autre part à sa gestion efficace dans un contexte de service fédéral public.

3. Améliorer l'efficacité organisationnelle relativement à la réalisation des activités du BST et s'assurer que l'organisme possède les ressources nécessaires.
    - Créer un environnement de travail géré adéquatement et disposant des ressources nécessaires, au sein duquel on encourage le perfectionnement continu des personnes et de l'organisme.

4. Optimiser l'établissement d'alliances, de partenariats et de liens en vue de promouvoir la mission du BST.
    - Afin de tirer avantage de l'efficacité et des économies accumulées grâce à la mise en commun des ressources et de l'expertise, le BST approfondira et renforcera ses relations stratégiques avec les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux.

5. Mettre en valeur la réputation nationale et internationale du Bureau, en le présentant comme une ressource digne de foi et indépendante dans le domaine de la sécurité des transports.
    - Le BST se positionnera de manière à inspirer confiance au public, à l'industrie et aux autres ministères afin d'accroître sa capacité d'avoir une incidence positive sur la sécurité des transports.

Une liste d'activités essentielles a dérivé de ces stratégies. Ces activités sont très importantes pour le succès à long terme du BST, mais elles ne peuvent pas toutes être adressées dans une seule année. Pour l'année financière 2002-2003, les priorités en matière de nouvelles activités seront :

- l'identification des besoins des clients et le rajustement des programmes en conséquence,
- la mise en oeuvre de la fonction de contrôleur moderne.

Ces priorités sont très vagues car elles sont extraites d'un travail en cours et non des résultats d'un processus de planification formel et bien établi. Le BST est présentement

dans une période de transition visant à renouveler ses processus de planification interne et à les intégrer pleinement avec le cycle annuel de planification et de rapport du gouvernement. Au cours de la prochaine année, les processus internes seront peaufinés et auront comme conséquence une série de priorités plus détaillées pour le prochain cycle de planification.

III.3 - Plans

Après avoir défini les priorités énoncées auparavant, le BST a entrepris d'élaborer un plan opérationnel détaillé qui servira de fondement afin de guider les activités et les décisions de répartition des ressources pour l'année à venir. Le plan opérationnel complet sera disponible sous peu sur le site web du BST au www.bst.gc.ca.

Au cours de la prochaine année, on se concentrera sur les activités de révision et d'analyse ainsi que sur la planification et la mise en oeuvre de changements afin de mieux positionner l'organisme pour que ce dernier puisse s'acquitter de sa mission de façon viable à long terme. Ceci pourrait inclure une diminution ou une réduction de certaines activités normales afin de libérer des ressources qui peuvent être appliquées à la réalisation des priorités corporatives. On prévoit donc que les produits les plus visibles du BST, comme les enquêtes, les rapports et les publications, n'augmenteront pas et, dans certains cas, pourraient diminuer. Un minimum de deux ans sera nécessaire pour planifier et mettre en oeuvre les changements avant que des avantages importants ne se réalisent. Tout au long de cette période de transition, le BST s'assurera qu'un niveau de qualité élevé soit maintenu dans son travail et qu'une attention appropriée soit portée sur d'autres questions importantes comme la santé et la sécurité au travail, l'équité en matière d'emploi et les langues officielles.

Identification des besoins des clients et rajustement des programmes (liée aux stratégies 1, 4 et 5)

Au cours de la période de planification, de nombreuses activités seront entreprises afin d'engager les clients du BST dans un processus de consultation. Cette consultation donnera au BST un aperçu plus vaste à savoir s'il s'acquitte de sa mission avec succès et à savoir la manière dont le public le perçoit. Elle vise également à clairement identifier les besoins et les attentes des clients. Les résultats du processus de consultation seront ensuite utilisés, ainsi que d'autres renseignements, dans la révision des processus opérationnels et des produits de l'organisme. Les produits du BST seront ajustés afin de mieux répondre aux besoins des clients. Les processus opérationnels liés aux enquêtes sur les accidents de transport, à la constatation des manquements à la sécurité, à l'assurance de la qualité et à la gestion de l'information seront aussi modifiés le cas échéant. Ceci inclura l'exploration de changements organisationnels, des options de prestation de services alternatifs, de partenariats stratégiques et des besoins de formation du personnel.

Du travail sera également entrepris sur l'initiative de gouvernement en ligne afin d'améliorer l'accès aux données du BST sur les accidents de transport.

Cette approche plus systémique a été identifiée comme le meilleur choix pour le BST. Au cours des dernières années, un grand nombre d'initiatives isolées ont été mises en oeuvre; ces initiatives ont eu des répercussions restreintes. Au cours des onze années depuis la création du BST, il n'y a jamais eu d'évaluation approfondie de l'opinion des clients au sujet des produits du BST. La gestion s'est fiée en grande mesure sur des anecdotes et des rétroactions informelles pour guider ses décisions. Il est donc approprié d'entreprendre un tel processus afin de cibler les ressources et les priorités de l'organisme pour les années à venir.

Les principales étapes pour le BST seront : l'achèvement du processus de consultation des clients et l'élaboration d'une nouvelle liste de produits d'ici la fin de 2002; la révision des processus opérationnels et l'élaboration d'un plan d'action; et la mise en oeuvre des changements à compter de l'année financière 2003-2004. Les résultats et l'atteinte des objectifs seront mesurés au moyen d'un cadre structuré de gestion du rendement et d'un processus continu de consultation des clients à compter de 2004-2005.

On prévoit que les ressources allouées à ces priorités pendant cette période de planification s'élèveront à 400 000 $ et 3 équivalents temps plein y seront affectés.

Mise en oeuvre de la fonction de contrôleur moderne (liée aux stratégies 2 et 3)

En 2000, le BST a terminé une évaluation de sa capacité en matière de fonction de contrôleur. Cette évaluation a récemment été mise à jour. Le rapport d'évaluation est disponible sur le site web du BST au www.bst.gc.ca. L'évaluation a révélé un nombre d'éléments du cadre de gestion qui doivent être améliorés afin d'atteindre le statut de fonction de contrôleur moderne. L'équipe de gestion a immédiatement reconnu l'importance et les avantages de ces améliorations et a entrepris des initiatives précises, comme : la planification stratégique; une révision de la gouvernance; une révision des délégations; et la mise en oeuvre d'une approche de gestion et de prise de décision plus globale. On élabore présentement un plan d'action détaillé pour la modernisation de la fonction de contrôleur. Ce plan sera mis en oeuvre au cours des deux prochaines années. La mise en oeuvre des initiatives sur la modernisation des ressources humaines prendra également place en parallèle.

Un des plus importants écarts dans le cadre de gestion du BST est l'absence d'un cadre solide de gestion des ressources. Comme première étape, on finalise présentement un plan d'affaires qui facilitera la répartition des ressources à court terme (2002-2003) et de façon continue. Deuxièmement, un processus formel de planification, budgétisation et de rapport conforme au cycle gouvernemental sera mis en oeuvre à temps pour la planification de l'année financière 2003-2004. Ce processus intégrera toutes les activités

de planification et de rapport de l'organisme (ressources humaines, budgets, actifs, technologie de l'information, gestion de l'information, formation et opérations) de manière cohérente.

L'habileté du BST à apporter des changements importants a été gênée en grande partie par des contraintes de ressources et par l'absence d'un cadre formel de gestion des ressources. L'engagement récent en matière d'activités de renouvellement aura comme conséquence des pressions additionnelles à court terme sur les ressources disponibles. Toutefois, la mise en oeuvre de la modernisation de la fonction de contrôleur fournira le cadre nécessaire pour mieux gérer les ressources restreintes du BST. L'élaboration d'une vision à long terme pour l'organisme, combinée à l'ajustement des produits et des processus opérationnels, fournira les éléments essentiels requis pour évaluer la justesse des ressources de base actuelles pour que le BST puisse s'acquitter de sa mission légiférée. Le BST sera alors mieux en mesure de discuter des pressions budgétaires résiduelles avec le Secrétariat du Conseil du Trésor et de trouver des solutions pratiques afin d'assurer l'intégrité du programme.

On prévoit que les ressources allouées à ces priorités pendant cette période de planification s'élèveront à 350 000 $ et 3 équivalents temps plein y seront affectés.

III.4 - Défis et risques

Le BST mène ses opérations dans le contexte d'un réseau de transport canadien très vaste et complexe (voir le site Internet de Transports Canada à www.tc.gc.ca pour plus de détails). Ce réseau est fort dynamique et en perpétuel changement, ce qui présente des défis particuliers pour le BST.

L'intérêt du public pour la sécurité des transports

La sécurité des transports a toujours été une question d'intérêt public au Canada en grande partie à cause du rôle social et économique essentiel que joue le réseau de transport au pays. De nouvelles demandes de renseignements ont découlé d'accidents comme l'écrasement du vol 111 de la Swissair (SR 111) près de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse), le déraillement d'un train de Via Rail en avril 2001 à Stewiacke (Nouvelle-Écosse), le naufrage du petit navire à passagers « TRUE NORTH II » près de Tobermory (Ontario), et l'explosion d'une station de compression d'un gazoduc en février 2001 dans les Cantons de l'Est, au Québec. Les médias s'attendent à une couverture sur place, en temps réel, 24 heures sur 24. Les attentes des proches des victimes à l'endroit des organismes d'enquête sont également plus grandes. En effet, ils ont une énorme soif d'information factuelle à jour, et la majorité d'entre eux veulent suivre de près le déroulement de l'enquête. Le BST doit faire preuve de beaucoup de tact lorsqu'il

communique avec les proches des victimes. Le nombre de demandes de renseignements sur les accidents de la part des organismes de réglementation, ainsi que le nombre de demandes de renseignements par le biais du programme d'accès à l'information, a augmenté, surtout étant donné la tendance à intenter des poursuites par suite d'accidents de transport. En fait, répondre à ces demandes de plus en plus nombreuses représente un véritable défi, compte tenu des ressources actuelles.

Politique gouvernementale et milieu sectoriel

Depuis quelques années, en raison en partie d'initiatives gouvernementales et en partie en réponse aux impératifs commerciaux, divers changements se sont produits qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité des transports. Parmi ces changements, mentionnons la privatisation de sociétés d'État, la commercialisation de nombreuses opérations de Transports Canada, dans tous les modes, et la fusion et la mondialisation au sein de l'industrie. L'environnement très compétitif dans tous les éléments du secteur des transports et les demandes du public et des transporteurs pour un réseau de transport presque exempt d'accidents sont d'importantes considérations.

Incidence de la technologie sur les transports

Au cours des 10 dernières années, le rythme des percées technologiques dans le secteur des transports a été très rapide. Cela est en grande partie attribuable aux importants perfectionnements apportés aux ordinateurs et à la technologie électronique, au développement de nouveaux matériaux et à leur application au sein de l'industrie des transports. Les répercussions de ces innovations se font sentir dans tous les modes de transport, et bien que bon nombre d'entre elles permettent aux enquêteurs d'accomplir leur travail de façon plus efficace, elles rendent également les enquêtes et les analyses de la sécurité beaucoup plus complexes et spécialisées. La dépendance accrue à l'automatisation pose des problèmes particuliers pour l'analyse des défaillances au niveau de l'interface humain-machine.

Niveau d'activité

Plus de 3 000 événements de transport sont signalés chaque année, conformément aux exigences de déclaration du fédéral. Le BST décide d'enquêter ou non aux termes de sa Politique de classification des événements (voir le site internet du BST à l'adresse www.bst.gc.ca pour plus de détails) qui fait intervenir un processus exhaustif de gestion des risques visant à évaluer les conséquences de décisions opérationnelles. Toutefois, que le BST décide de mener une enquête ou non, certaines ressources doivent être consacrées à l'examen nécessaire pour en arriver à cette décision et pour consigner les données pertinentes dans une base de données d'envergure nationale sur les accidents et les incidents de transport. Le principal critère sur lequel repose la décision de mener ou non une enquête est si celle-ci est susceptible de réduire les risques auxquels sont exposés les

personnes, les biens et l'environnement. Les ressources limitées contraignent le BST à ne pas faire enquête sur certains accidents moins susceptibles de donner lieu à des mesures de sécurité, même lorsque ces accidents ont entraîné des pertes de vie. Dans certains cas, ceci a occasionné une réaction publique défavorable, et le BST est de plus en plus surveillé par le public. Le BST traîne aussi un arriéré d'enquêtes en cours. Environ 170 enquêtes sont présentement en cours, dont près de la moitié datent de plus d'un an. La gestion de cet arriéré, combinée avec l'ouverture de nouvelles enquêtes, présente un défi continu en raison des ressources limitées.

Enquête sur l'accident du vol 111 (SR111) de la Swissair

L'écrasement du vol SR 111, survenu au large de Peggy's Cove le 2 septembre 1998, a mis à rude épreuve les ressources du BST. Cet accident a donné lieu à l'enquête la plus complexe sur un accident de transport dans toute l'histoire du Canada et a nécessité la mobilisation de la majorité des ressources du BST, ce qui a causé un arriéré de travail. Les efforts soutenus pour terminer cette enquête continuent d'engager des ressources considérables du BST, consumant temps et ressources humaines qui pourraient autrement être appliquées à combler les arriérés de travail.

Ressources humaines

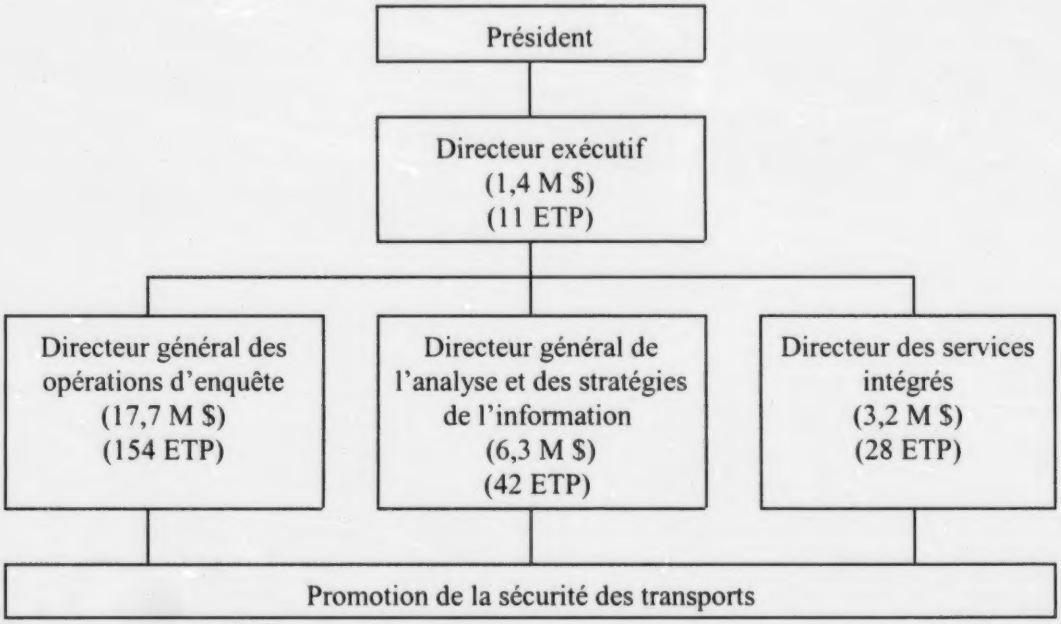
Dans la réalisation de ses priorités, le BST doit faire face à un risque important : son effectif. Le BST est déjà aux prises avec un roulement important au sein de son équipe de gestion et du personnel d'enquête. D'autres départs de personnel sont prévus au cours des prochaines années lorsque certains employés et gestionnaires prendront leur retraite. Ceci laissera le BST avec une perte importante de mémoire corporative et de personnel chevronné dans plusieurs facettes des opérations. Il est donc essentiel que le plan opérationnel soit mis en oeuvre très rapidement afin que l'on puisse utiliser les connaissances et l'expertise de ces employés avant qu'ils quittent le BST. En outre, des mesures de planification de la succession doivent être prises de façon à ce que le départ de ces employés ne laisse pas d'écarts dans la prestation de services.

La gestion est consciente d'un niveau de frustration et d'impatience au sein du personnel au sujet des pressions grandissantes sur les ressources sans apparence de soulagement en vue. Si ces sentiments sont laissés sans réponse, le BST pourrait faire face à des problèmes de maintien des effectifs et de moral qui pourraient détourner l'attention et les ressources des priorités corporatives. Au cours de la prochaine année, la gestion du BST surveillera de près cette situation et utilisera les résultats du prochain sondage des employés de la Fonction publique afin de planifier et de mettre en oeuvre des mesures précises pour améliorer la satisfaction des employés au travail.

Section IV : Organisation

La structure de planification, de rapport et de responsabilisation du BST comprend un seul secteur d'activité : la promotion de la sécurité des transports. L'objectif est de promouvoir la sécurité des transports avec l'exécution d'enquêtes indépendantes, d'analyses, d'études et de rapports publics portant sur des accidents de transport, des incidents ou des conditions et situations dangereuses liés au fonctionnement d'un aéronef, d'un navire, de matériel ferroviaire ou de pipelines dans les éléments réglementés par le gouvernement fédéral des réseaux canadiens de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline dans le but d'en déterminer les causes et les facteurs contributifs, de constater les manquements à la sécurité et de formuler des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces manquements à la sécurité des transports.

Le Président, secondé du Directeur exécutif et de trois cadres supérieurs, est responsable de toutes les activités associées à cet objectif.



Dépenses prévues de l'organisme

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2001-2002*	**Dépenses prévues 2002-2003**	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	24 121	**24 766**	24 803	24 803
Rajustements**	7 088	1 000	1 000	1 000
Dépenses nettes prévues	31 209	**25 766**	25 803	25 803
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 015	**2 824**	2 824	2 824
Coût net du programme	34 224	**28 590**	28 627	28 627
Équivalents temps plein	230	**235**	235	235

* Ces chiffres sont les meilleures prévisions sur le total des dépenses prévues d'ici la fin de l'exercice financier et comprennent les coûts supplémentaires de 3 244 000 $ associés à l'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair.

** Les rajustements sont nécessaires pour tenir compte des autorisations obtenues depuis la présentation du Budget principal des dépenses et comprennent des transferts en provenance des crédits du Conseil du Trésor et des budgets supplémentaires.

Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	**Total**
Dépenses nettes prévues	25 766
Plus : Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 556
Cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor	1 221
Protection des accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	27
Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général du Canada	20
	2 824
Coût net du programme pour 2002-2003	28 590

Autres renseignements

D'autres renseignements sont également affichés sur le site Internet du Bureau de la sécurité des transports du Canada au www.bst.gc.ca. Vous pouvez également nous joindre à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
200, promenade du Portage
4e étage
Hull (Québec)
K1A 1K8

Téléphone : (819) 994-3741

Télécopieur : (819) 997-2239